



Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Frederiksholms Kanal 27 • 1220 København K • Telefon 33 92 33 55

Dato : 23. marts 2006
J.nr. : 500-15

Trafikudvalget har i brev af 8. februar 2006 stillet mig følgende spørgsmål 23 vedrørende L 126, som jeg hermed skal besvare.

./ Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 23:

"Da Københavns Amt traf beslutning om at gå ind i at anlægge Østamagerbanen var det på et beslutningsgrundlag, hvor Ørestadsselskabet i overensstemmelse med Ørestadsloven garanterede amtet, at det kunne ske på et forsvarligt økonomisk grundlag. Ministeren bedes oplyse, om beregningerne i lovforslaget af Østamagerbaneselskabets værdi og fremtidige økonomi betyder, at amtet traf beslutning under falske forudsætninger? Hvor længe har regeringen i givet fald været klar over dette?"

Svar:

Ørestadsselskabet har taget beslutning om anlæg af Østamagerbanen på baggrund af lov nr. 477 af 24. juni 1992 om Ørestaden m.v. med senere ændringer.

Det fremgår af § 5, stk. 1, 2. pkt., i lov om Ørestaden: "Efter at der er truffet beslutning om anlæg af Frederiksbergbanen, kan Østamagerbaneselskabet I/S beslutte at anlægge Østamagerbanen, såfremt Ørestadsselskabet I/S vurderer, at det økonomiske grundlag herfor er til stede, og såfremt Københavns Amtskommune forpligter sig til at finansiere sin andel af anlægsudgifterne."

I bemærkningerne til lovforslaget uddybes, hvad der forstås ved at det økonomiske grundlag skal være til stede. Således er det anført: "For at få en hensigtsmæssig tilrettelæggelse af såvel planlægning, projektering og udbud som anlægsarbejderne vil der være behov for, at Ørestadsselskabets I/S' bestyrelse vurderer, om arealsalget fra Ørestaden efter etablering af Ørestadsbanen kan give tilstrækkelige midler til finansiering først af Frederiksbergbanen og derefter af Østamagerbanen, i god tid før disse to baner skal gennemføres."

Ørestadsselskabet I/S har ikke på noget tidspunkt stillet garantier for det økonomiske grundlag for Københavns Amts deltagelse. Det er alene Kø-

benhavns Amt, der har ansvaret for sin beslutning om sit engagement i Østamagerbanen.

Som grundlag for parternes beslutning, blev der i april 1999 udarbejdet en rapport om Østamagerbanen, hvor anlægsudformning, anlægs- og driftsøkonomi er nærmere beskrevet. Rapporten blev opdateret i marts 2001.

I marts 2000 besluttede Københavns Amtsråd, at der skulle iværksættes en normal projektering af Østamagerbanen, hvor anlægsomkostningerne holdes inden for en samlet økonomisk ramme på 1.050 mio. kr. (1999-prisniveau). Samtidig besluttede Amtsrådet sammen med Københavns Kommune i fællesskab at iværksætte den fornødne planlægningsmæssige procedure for Østamagerbanen.

I maj 2001 besluttede Amtsrådet at medvirke til etableringen af Østamagerbanen med udgangspunkt i, at der gennemføres det bedst mulige anlægsprojekt inden for en økonomisk ramme på 1.050 mio. kr. (1999-prisniveau).

Herefter pågik der mellem parterne drøftelser af den nærmere udformning af anlægget. Den 16. april 2002 indgik Københavns Kommune, Københavns Amt og regeringen endelig aftale om vilkår for etablering af Metroens 3. etape. Beslutningen var baseret på en anlægsøkonomi på 1.440 mio. kr. (1999-prisniveau), jf. Akt 135 af 8. maj 2002.

Den 22. maj 2002 traf Amtsrådet på baggrund af ovennævnte aftale sin endelige beslutning om at deltage i etableringen af Østamagerbanen.

Københavns Amtsråd har således i flere omgange taget aktiv stilling til projektet og til medvirken til finansiering af projektet.

Østamagerbaneselskabet arbejder stadig med udgangspunkt i budgettet på 1.440 mio. kr. (1999-prisniveau), og budgettet forventes at kunne overholdes. I dette anlægsbudget er der ikke medtaget reserver til imødegåelse af usikkerheder i forbindelse med anlægsarbejderne. Hver part hæfter naturligvis for sin andel af evt. meromkostninger.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen